DZIENNIK URZĘDOWY
MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

WARSZAWA, 5 kwietnia 1950 — Nr 5 — Poz. 70—86

TREŚĆ:

DZIAŁ OGÓLNY.

70

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 1 marca 1950 r. w sprawie zatwierdzenia branżowych planów kont przedsiębiorstw podległych Ministerstwu Komunikacji.

§ 1. Zatwierdzam branżowe plany kont następujących przedsiębiorstw, objętych z dniem 1 stycznia 1950 r. zasadami systemu finansowego w układzie zaopiniowanym ostatecznie przez Podkomisję metodyki planowania finansowego i branżowych planów kont przy P.K.P.G.:

1) Polskie Koleje Państwowe,
2) Państwowa Komunikacja Samochodowa,
3) Polskie Linie Lotnicze „Lot" ,
4) Polskie Biuro Podróży „Orbis" .
5) Państwowa Żegluga Śródlądowa.

§ 2. Zatwierdzone branżowe plany kont obowiązują od dnia 1 stycznia 1950 r.

Nr EF. IV-40-15/50.

z up. MINISTRA (—) **Mgr. Wł. Messing**
Dyrektor Departamentu

71

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 11 marca 1950 r. w sprawie zmiany zakresu działania Centralnego Biura Taryf i Rozrachunków Zagranicznych PKP.

Na podstawie § 20 ust. 4 statutu przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe" (Mon. Pol. z 1949 r. Nr A-19, poz. 262) zarządzam co następuje:

§ 1. W Centralnym Biurze Taryf i Rozrachunków Zagranicznych PKP znosi się Wydział Taryfowy.

§ 2. Czynności Wydziału Taryfowego Centralnego Biura Taryf i Rozrachunków Zagranicznych PKP obejmuje Służba Handlowa Dyrekcji Generalnej Kolei Państwowych, a mianowicie, jeżeli chodzi o taryfy osobowe — Wydział Ogólny i Taryf Osobowych, w zakresie zaś taryf towarowych — Wydział Ekonomiczny i Taryf Towarowych.

§ 3. W związku z postanowieniami §§ 1 i 2 „Centralne Biuro Taryf i Rozrachunków Zagranicznych PKP" otrzymuje nazwę „Centralne Biuro Rozrachunków Zagranicznych Polskich Kolei Państwowych". Równocześnie odpowiedniej zmianie ulega statut organizacyjny Centralnego Biura Taryf i Rozrachunków Zagranicznych PKP.

§ 4. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Nr OU-111/1/50.

MINISTER (—) **Inż. J. Rabanowski.**

72

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 14 marca 1950 r. w sprawie udzielania informacji osobom postronnym.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 10 grudnia 1936 r. o informowaniu instytucji i osób postronnych w sprawach działu komunikacji, przedrukowany w Dz. Urz. M. K. z 1948 r. Nr 3, poz. 46, utracił moc obowiązującą wobec wydania zarządzeń na podstawie dekretu z dnia 26 października 1949 r. o ochronie tajemnicy państwowej i służbowej (Dz. U. R. P. Nr 55. poz. 437).

Nr OU.9/14/50.

DYREKTOR DEPARTAMENTU (—) **S. Walter**

73

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 14 marca 1950 r. w sprawie zmiany tekstu Instrukcji o udzielaniu informacji interesantom.

Do tekstu Instrukcji o udzielaniu informacji interesantom, (Dz. Urz. M. K. z 1947 r. Nr 12. poz. 221 i z 1948 r. Nr 20, poz. 384) należy wprowadzić następujące zmiany:

1) § 3 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„Przy udzielaniu informacji interesantom należy przestrzegać zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 5 stycznia 1950 r. w sprawie wydania Instrukcji o zabezpieczeniu tajemnicy państwowej i służbowej w resorcie komunikacji (Dz. Urz. M. K. Nr 1, poz. 1).“

2) w § 4 na końcu zamiast kropki kładzie się przecinek i dodaje wyrazy „w granicach obowiązujących w tym względzie przepisów i zarządzeń“.

Nr OU-9/15/50.

DYREKTOR DEPARTAMENTU (—) **St. Walter**

DZIAŁ KOLEJOWY.

74

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 3 marca 1950 r. o zmianie Przepisów projektowania i budowy kolei normalnotorowych użytku publicznego (Nr D—16).

§ 1. Pkt. 5 załącznika Nr 6 do § 11 (2) Przepisów projektowania i budowy kolei normalnotorowych użytku publicznego (Nr D—16). zatwierdzonych zarządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 27 września 1945 r. (Dz. Urz. M. K. Nr 13, poz. 138), otrzymuje brzmienie następujące:

„5) Spiętrzenie wody powyżej mostu lub przepustu określa się ze wzoru:

$$Q = \mu .\ l .\ \sqrt{2g}\ \left\{ \frac{2}{3} \left[(h + k)^{3/2} - k^{3/2} \right] + a\sqrt{h+k} \right\} l \ . \ . \ . \ . \qquad (2)$$

w którym h oznacza wysokość spiętrzenia $k = \frac{V_0^2}{2g}$

gdzie V_0 szybkość dopływu wody do przekroju spiętrzonego.

Wartość współczynnika μ dla małych otworów należy obierać nie większy nad 0.8. Dla potoków unoszących dużo rumowiska $\mu = 0.50$.

Zakładając we wzorze (2) wysokość h w granicach od h=a do h=1.13-K, oblicza się wielkość l szerokości otworu mostu lub przepustu, zaokrąglając liczbę l do najbliższej szerokości typowych budowli sztucznych, mostów lub przepustów.

§ 2. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Nr X-350/50.

MINISTER wz. (—) **Inż. Z. Balicki.**

75

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 28 lutego 1950 r. o ustaleniu etatowych stanowisk pracowników służby ochrony kolei przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe“.

Na podstawie § 10 ust. 12 i § 103 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 2 listopada 1945 r. o służbie w przedsiębiorstwie „Polskie Koleje Państwowe“ (Dz. U. R. P. Nr 52, poz. 299) oraz § 6 i § 44 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 2 listopada 1945 r. o uposażeniu pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe“ (Dz. U. R. P. Nr 55, poz. 309) w brzmieniu późniejszych zmian, zarządzam co następuje:

§ 1. Ustala się dla służby ochrony kolei przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe“ schemat etatowych stanowisk i przywiązane do nich grupy uposażenia. wskazane w tabeli stanowiącej załącznik do niniejszego zarządzenia.

§ 2. Pracownicy wykonujący czynności służbowe w służbie ochrony kolei, nie wymienione w tabeli stanowisk służby ochrony kolei, mogą być mianowani w zależności od rodzaju wykonywanych czynności na stanowiska określone w schemacie etatowych stanowisk pracowników przedsiębiorstwa PKP jako stanowiska wspólne wszystkich służb.

§ 3. Mianowań pracowników etatowych, zajmujących nowoutworzone stanowiska etatowe lub stanowiska etatowe których nomenklatura uległa zmianie, winna dokonać właściwa władza z dniem 1 stycznia 1950 r.

§ 4. Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia z mocą obowiązującą od dnia 1 stycznia 1950 r. Równocześnie traci moc obowiązującą zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 29 stycznia 1949 r. o ustaleniu etatowych stanowisk w służbie ochrony kolei przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe“ (Dz. Urz. M. K. Nr 2, poz. 33), a w tabeli etatowych stanowisk w służbie straży kolei państwowych, określonych zarządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 31 maja 1946 r. o ustaleniu w przedsiębiorstwie PKP stanowisk etatowych, ich hierarchii i zaliczenia do grup uposażenia (Dz. Urz. M. K Nr 6, poz. 88), skreśla się na stronicy 102 stanowiska pod pozycjami od 1—10.

Nr KP.I/501-6/50.

MINISTER (—) **Inż. J. Rabanowski.**

Załącznik do zarządzenia Ministra Komunikacji
z dnia 28 lutego 1950 r. (poz. 75).

Schemat etatowych stanowisk w służbie ochrony kolei przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe".

Nr porz.	Stanowisko służbowe ustalone na podstawie § 10 ust. (12) i § 103 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 2 XI.1945 r. o służbie w przedsiębiorstwie P.K.P. (Dz.U.R.P. Nr 52, poz. 299).	Grupa uposażenia przywiązana do stanowiska	Szczególne warunki mianowania na dane stanowisko
1	2	3	4
1	komendant główny ochrony kolei	1 — 2	zajmowanie stanowiska określonego w przepisach organizacyjnych.
2	zastępca komendanta głównego służby ochrony kolei	2 — 3	" " "
3	komendant okręgowy służby ochrony kolei . . .	2 — 3	" " "
4	zastępca komendanta okręgowego służby ochrony kolei	3 — 4	" " "
5	komendant oddziałowy służby ochrony kolei . . .	5 — 6	" " "
6	zastępca komendanta oddziałowego służby ochrony kolei	6 — 7	" " "
7	kierownik zakładu tresury psów	6 — 7	" " "
8	kierownik zakładu rusznikarskiego	6 — 7	" " "
9	komendant rejonowy straży	7 — 8	" " "
10	komendant oddziału lotnego I kl.	7 — 8	na stanowiska komendantów oddziałów lotnych I kl. mogą być mianowani pracownicy, którzy dowodzą oddziałami lotnymi w składzie ponad 50 st. strażników i strażników.
11	trener psów	8 — 9	szkolenie wg. ustalonego programu i tresura psów służbowych przeznaczonych do służby ochrony kolei.
12	zastępca komendanta rejonowego	8 — 9	zajmowanie stanowiska określonego w przepisach organizacyjnych.
13	komendant wartowni I kl	8 — 9	stanowisko awansowe dla komendantów wartowni II kl. oraz dla przodowników przydanych do pomocy komendantom wartowni I kl.
14	komendant oddziału lotnego II kl.	8 — 9	na stanowiska komendantów oddziałów lotnych II kl. mogą być mianowani pracownicy, którzy dowodzą oddziałami lotnymi w składzie do 50 st. strażników i strażników.
15	rzemieślnik specjalista	8 — 9	jako rzemieślników specjalistów uważa się rzemieślników wyróżniających się szczególnymi kwalifikacjami zawodowymi.
16	komendant wartowni II kl.	9 — 10	przodownik, któremu jako komendantowi wartowni podlega mniej niż 21 st. strażników i strażników.
17	przodownik straży	9 — 10	stanowisko na które mogą być mianowani pracownicy, przydani do pomocy komendantom oddziałów lotnych I i II kl., komendantom rejonowym i komendantom wartowni I kl. i wykonywujący specjalne czynności określone w przepisach służbowych.
18	starszy rzemieślnik	9 — 10	stanowisko awansowe dla rzemieślników posiadających conajmniej 10 lat służby i dobrą kwalifikację służbową.
19	starszy strażnik	10 — 11	stanowisko awansowe dla strażników i stanowisko dla pracowników, którym podlegają posterunki służby ochrony kolei oraz dla przewodników psów służbowych.
20	rzemieślnik	10 — 11	na stanowiska rzemieślników mogą być mianowani pracownicy, którzy wykonują w ciągu całego roku bez przerwy roboty wchodzące w zakres danego rzemiosła.
21	strażnik	11 — 12	na stanowiska strażników mogą być mianowani pracownicy, którzy stale wykonują służbę na normowanych posterunkach przy kasach, magazynach, mostach i innych obiektach posterunkach porządkowych obchodowych i ochronnych oraz w oddziałach lotnych.

76

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 4 marca 1950 r. w sprawie zmian i uzupełnień w Przepisach Ruchu na kolejach znaczenia ogólnego (Nr R 1).

§ 1. W Przepisach Ruchu na kolejach znaczenia ogólnego (Nr R 1) zatwierdzonych zarządzeniem z dnia 1 sierpnia 1947 r (Dz. Urz. M. K. z r. 1948 Nr 10, poz. 188 wprowadzam następujące zmiany:

1) w § 26 ust. 35 otrzymuje brzmienie:

„Wagony z materiałami wybuchowymi i cieczami palnymi powinny być oddzielone od parowozów podczas przetaczania co najmniej czterema wagonami próżnymi lub wagonami z ładunkiem niezapalnym, a przetaczać je należy ze szczególną ostrożnością. W razie braku na stacji wagonów ochronnych, wagony z materiałami wybuchowymi i cieczami palnymi należy przetaczać ludźmi“;

2) w § 28 ust. 20 otrzymuje brzmienie:

„Pojedyncze wagony i wagony z drobnicowymi przesyłkami prochu i materiałów wybuchowych lub amunicji oraz cieczy palnych mogą być przewożone tylko pociągami towarowymi i powinny być umieszczone jak najdalej od czynnego parowozu i od wagonu z samodzielnym ogrzewaniem. Przed wagonami z takim ładunkiem i za nimi powinny być wstawione najmniej cztery wagonych ochronne — próżne lub z ładunkiem nie łatwo palnym.

Wagonów zawierających te materiały oraz wagonów bezpośrednio przed nimi i za nimi ustawionych nie wolno hamować“;

3) w § 34 ust. 2 uzupełnia się następującym zdaniem:

„Jako maszynistę w rozumieniu niniejszych przepisów uważa się pracownika posiadającego prawo kierowania parowozem, a jako pomocnika maszynisty pracownika posiadającego co najmniej świadectwo tymczasowego egzaminu na pomocnika maszynisty“.

§ 2. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Nr X-554/50.

MINISTER (—) **Inż. J. Rabanowski.**

DZIAŁ DRÓG WODNYCH.

77

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 7 grudnia 1949 r.w sprawie zatwierdzenia „Przepisów o ajencjach żeglugowo - celnych Państwowej Żeglugi Śródlądowej“.

§ 1. Zatwierdzam „Przepisy o ajencjach żeglugowo-celnych Państwowej Żeglugi Śródlądowej“, stanowiące załącznik do niniejszego zarządzenia.

§ 2. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Nr DWŻ-I-66/2/49.

MINISTER wz. (—) **Inż. Z. Balicki.**

Załącznik do zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 7 grudnia 1949 r. (poz. 77).

Przepisy o ajencjach żeglugowo - celnych Państwowej Żeglugi Śródlądowej.

Rozdział 1.

Postanowienia ogólne.

§ 1. Organizacja ajencji żeglugowo - celnych.

1. Ajencje celne Państwowej Żeglugi Śródlądowej, zwane dalej w skrócie „ajencjami“, są organami tego przedsiębiorstwa i podlegają Dyrekcji Państwowej Żeglugi Śródlądowej.

2. Ajencje powołuje dyrektor naczelny Państwowej Żeglugi Śródlądowej, na żądanie władz celnych, stosownie do art. 39 ust. 1 prawa celnego.

3. Ajencjami zarządzają kierownicy, powołani przez dyrektora naczelnego Państwowej Żeglugi Śródlądowej.

4. Do obowiązków kierownika ajencji należy organizacja pracy i utrzymanie należytego biegu spraw w ajencji oraz bezpośredni nadzór nad czynnościami wszystkich pracowników ajencji.

5. Zastępstwo nieobecnego kierownika ajencji sprawuje deklarant celny. Do obowiązków deklaranta celnego należy w pierwszym rzędzie zgłaszanie urzędowi celnemu, we właściwym terminie i zgodnie z przepisami celnymi, nadchodzących i odchodzących statków rzecznych, towarów (przesyłek) i bagaży, przewożonych za dowodami przewozowymi.

6. Pracownikami ajencji mogą być tylko obywatele polscy niekarani sądownie i posiadający przygotowanie fachowe.

§ 2. Zadania ajencji.

Ajencje są powołane do:

1) zgłaszania urzędom celnym do odprawy statków przychodzących z zagranicy i odchodzących za granicę oraz przewożonych na tych statkach towarów (przesyłek) i bagaży w ruchu sąsiedzkim i tranzytowym;

2) załatwianie formalności celnych, podatkowych i innych wymaganych przez władze państwowe, przy przesyłkach będących w drodze w komunikacji zagranicznej — z urzędu, oraz nadchodzących z zagranicy loco — na zlecenie stron;

3) wykonywanie czynności ekspedycyjnych z urzędu i na zlecenie stron;

4) zawiadywania magazynami i terenami żeglugowo - celnymi, do wykonywania w portach, magazynach i na terenach żeglugowo - celnych wszelkich robót fizycznych, połączonych z rewizją celną, magazynowaniem, załadowaniem na statki oraz wyładowaniem ze statków towarów (przesyłek) i bagaży celnych.

§ 3. Stosunek do urzędów celnych.

1. Pracownicy ajencji są obowiązani, przy wykonywaniu obowiązków służbowych, przestrzegać przepisów

celnych, skarbowych i administracyjnych, strzec interesów Skarbu Państwa oraz zgodnie i lojalnie współpracować z organami dozoru celnego.

2. Na żądanie władz celnych ajencje są obowiązane udzielać im wszelkich wyjaśnień i udostępnić akta, księgi, zapiski i inne materiały, mające związek z ruchem statków, przewożonymi towarami i bagażami oraz innymi czynnościami ajencji.

3. O każdej zmianie na stanowisku kierownika żeglugowej ajencji celnej Dyrekcja Państwowej Żeglugi Śródlądowej powiadamia właściwą dyrekcję ceł i urząd celny.

4. Kierownicy ajencji celnej są obowiązani podawać miejscowym urzędom celnym nazwiska pracowników, uprawnionych do załatwiania formalności celnych, a w szczególności do sporządzania i podpisywania zgłoszeń celnych i zobowiązań ajencji z tytułu odroczenia należności celnych i przekazywania przesyłek celnych.

§ 4. Stosunek do stron.

1. Ajencje są obowiązane wykonywać wszelkie zlecenia stron w zakresie czynności, wymienionych w § 2 ust. 2 i 3 niniejszych przepisów.

2. Zleceń sprzecznych z zasadami przepisów celnych oraz przepisów o przewozie osób i towarów w żegludze śródlądowej ajencje nie wykonywują.

3. Przy wykonywaniu zleceń stron ajencje powinny wykazywać maksimum dobrej woli, strzec interesów stron w granicach prawa i przepisów oraz dochować tajemnicy służbowej.

4. W szczególności ajencje celne są obowiązane:

1) zawiadamiać bezzwłocznie adresata o przybyciu przesyłek adresowanych loco z równoczesnym wskazaniem, jakie dokumenty są potrzebne do załatwiania formalności celnych i innych;

2) żądać w razie potrzeby, od nadawcy wzgl. od odbiorcy, nadesłania dokumentów, o których mowa w punkcie poprzednim, na przesyłki clone przez ajencje z urzędu, t.j. na przesyłki adresowane do miejscowości, gdzie nie ma urzędu celnego;

3) żądać nadesłania pozwoleń przewozu lub wywozu (ewentualnie zaświadczeń) na przesyłki, które mają być clone przez ajencję w miejscowym urzędzie celnym, jeżeli nadawca lub odbiorca nie nadesłał ich zawczasu do ajencji celnej lub do urzędu celnego;

4) żądać dyspozycji nadawcy lub uprawnionego przez nadawcę odbiorcy w przypadkach zatrzymania przesyłki celnej przez urząd celny lub w razie niemożności dalszego wysłania jej w drogę z innych przyczyn, według podanego w konosamencie adresu;

5) przesyłać stronom, zarówno w wykonaniu ich zleceń jako też i przy załatwianiu z urzędu formalności celnych, ekspedycyjnych i innych, wszelkie dowody dotyczące wykonania tych formalności (kwity celne, wtórniki dowodów przewozowych, rachunki ajencji itp.), bezzwłocznie po dokonaniu tych czynności;

6) udzielać bezpłatnie ustnie lub pisemnie informacji o zakresie działania ajencji celnych, o cleniu przesyłek oraz innych informacji dotyczących przepisów celnych, przewozu osób i towarów w żegludze śródlądowej, taryfy celnej i żeglugowej.

§ 5. Odpowiedzialność.

1. Kierownik ajencji ponosi odpowiedzialność za prawidłowy bieg spraw w ajencji i odpowiada karnie i materialnie za straty, spowodowane z jego winy Skarbowi Państwa lub stronom przez ajencje zastępowanym.

2. Deklaranci, ich zastępcy i pomocnicy deklarantów ponoszą karną i materialną odpowiedzialność za przekroczenie przepisów celnych, podatkowych, statystycznych, administracyjnych i żeglugowych w związku z wykonywaniem przez nich czynności oraz za straty spowodowane z ich winy Skarbowi Państwa lub klientom ajencji. Inni pracownicy ajencji ponoszą podobną odpowiedzialność w granicach powierzonych im obowiązków.

3. Dla uniknięcia odpowiedzialności karnej i materialnej, a także dla zabezpieczenia Państwowej Żeglugi Śródlądowej przed stratami materialnymi, kierownik ajencji celnej, deklaranci celni oraz ich zastępcy winni przede wszystkim przestrzegać następujących zasad:

1) ajencja wykonywuje zlecenia tylko tych stron. które mają prawo rozporządzania towarem (przesyłką), t.j. nadawcy lub upoważnionego pisemnie przez nadawcę odbiorcy;

2) wykonanie zleceń stron, jak również wykonanie czynności z urzędu musi mieścić się w ramach kompetencji ajencji, które obejmują niniejsze przepisy, oraz przepisy o postępowaniu celnym w żegludze śródlądowej; poza tym musi być zgodne z przepisami celnymi i reglamentacyjnymi oraz przepisami o przewozie towarów w żegludze śródlądowej.

§ 6. Kwalifikacje fachowe pracowników ajencji.

1. Niezależnie od kwalifikacji ogólnych wymaganych od pracowników administracji żeglugi, wymaga się od kierowników ajencji, deklarantów celnych i ich zastępców znajomości całej techniki postępowania celnego

2. W szczególności wymaga się od kierowników ajencji i deklarantów celnych oraz od pracowników ich zastępujących znajomości:

1) rozporządzenia o ustanowieniu taryfy celnej przywozowej z dnia 23 sierpnia 1932 r. (Dz. U. R. P. Nr 85, poz. 732) wraz z późniejszymi zmianami i uzupełnieniami, (Dz. U. R. P. z 1933 r. Nr 85, poz. 657, z 1934 r. Nr 96, poz. 872, z 1935 Nr 17, poz. 93 i Nr 61, poz. 390 oraz z 1939 r. Nr 70, poz. 473);

2) rozporządzenia z dnia 9 października 1934 r., zawierającego przepisy wykonawcze do taryfy celnej (Dz. U. R. P. Nr 92, poz. 833) wraz z późniejszymi zmianami i uzupełnieniami (Dz. U. R. P. z 1936 r. Nr 43, poz. 268 i Nr 69, poz. 497 oraz z 1938 r. Nr 34, poz. 313);

3) prawa celnego (Dz. U. R. P. z 1933 r. Nr 84, poz. 610);

4) przepisów wykonawczych do prawa celnego (Dz. U. R. P. z 1934 r. Nr 90, poz. 820);

5) towaroznawstwa, przynajmniej w zakresie szkół średnich handlowych z praktycznym uzupełnieniem odnośnie do towarów przewożonych przez dany punkt celny;

6) instrukcji manipulacyjnej dla władz i urzędów celnych (Dz. Urz. Ministerstwa Skarbu z 1935 r. Nr 5, poz. 89);

7) przepisy o statystyce celnej (Dz. U. R. P. z 1930 r Nr 40, poz. 350) wraz ze zmianami i uzupełnieniami (Dz. U. R. P. z 1934 r. Nr 13, poz. 100);

8) wszystkich dekretów, rozporządzeń i instrukcji wydanych w sprawach odpraw celnych;

9) instrukcji o postępowaniu celnym w żegludze śródlądowej,

10) miejscowych warunków pracy na terenie żeglugowo - celnym i połączeń celnych w komunikacji wodnej.

§ 7. Warunki służby i czas pracy ajencji.

1. Warunki i czas pracy w ajencjach uzależnia się od warunków miejscowych. Regulowanie warunków pracy w ajencjach należy do kompetencji Dyrekcji Państwowej Żeglugi Śródlądowej.

2. Ajencje dostosowują czas pracy do godzin urzędowych urzędów celnych. Praca na zmianę, w razie potrzeby, może trwać całą dobę.

§ 8. Zakaz załatwiania zleceń przez pracowników na własny rachunek.

Pracownikom żeglugowym ajencji celnych zabrania się załatwiania zleceń na własny rachunek pod rygorem najsurowszej odpowiedzialności.

ROZDZIAŁ 2.

Czynności ajencji.

§ 9. Zgłaszanie statków i towarów (przesyłek) do odprawy celnej w przewozie.

1. Ajencje są obowiązane:

1) zgłaszać statki przybywające z zagranicy — na żądanie kierownika statku lub urzędu celnego;

2) zgłaszać do ostatecznej odprawy celnej bagaże i towary (przesyłki) przechodzące przez granicę celną przy dowodach przewozowych adresowanych do miejscowości, gdzie nie ma urzędu celnego;

3) zgłaszać do odprawy celnej ostatecznej bagaże i towary (przesyłki) adresowane loco na wniosek kierownika statku lub osoby uprawnionej do rozporządzania towarem (przesyłką) — o ile ajencja otrzyma od zleceniodawcy wymagane przepisami celnymi dokumenty handlowe i reglamentacyjne (pozwolenie przywozu względnie zaświadczenie o pozwoleniu przywozu);

4) zgłaszać do odprawy celnej ostatecznej na granicy bagaże adresowane do portu, gdzie znajduje się urząd celny, o ile posiadacz kwitu bagażowego zażąda oclenia bagażu w urzędzie celnym granicznym;

5) zgłaszać do ostatecznej odprawy celnej na granicy towary (przesyłki) adresowane do portu, w którym znajduje się urząd celny, o ile w dowodach przewozowych nadawca zamieścił notatkę o ocleniu towaru (przesyłki) w urzędzie celnym granicznym;

6) zgłaszać do odprawy celnej ostatecznej towary (przesyłki) niezgłoszone w terminie dozwolonym postanowieniem § 33 ust. 1 przepisów wykonawczych do prawa celnego — z urzędu.

2. Do sporządzenia i złożenia urzędowi celnemu zgłoszenia ogólnego statku (manifestu wyładunkowego) oraz innych dokumentów wstępnych jest obowiązany kierownik statku. Ajencja może sporządzić, na wniosek kierownika statku ogólne zgłoszenie statku za ustaloną w taryfie opłatą, jednak wyłącznie na odpowiedzialność kierownika statku, i dlatego ogólne zgłoszenia powinien podpisywać kierownik statku.

3. Na żądanie urzędu celnego ajencja powinna złożyć ogólne zgłoszenie statku. Wówczas ajencja podpisuje zgłoszenie, zaznaczając przed podpisem, że składa je z urzędu na podstawie dokumentów przedłożonych przez kierownika statku. Innych dokumentów wstępnych ajencja nie podpisuje.

§ 10. Zgłoszenia statków i towarów w wywozie.

1. Ajencje są obowiązane do zgłaszania urzędowi celnemu bagaży i towarów (przesyłek) nadanych do wywozu zagranicę za dowodami przewozowymi (konosamentami lub dowodami ładunkowymi):

a) w porcie, w którym odbywa się ich naładunek na statek — na żądanie strony lub kierownika statku,

b) w porcie granicznym, o ile bagaże lub towary (przesyłki) nie zostały zgłoszone i zrewidowane przez urząd celny w porcie ich załadowania.

2. Podstawą do zgłoszenia towaru (przesyłki) przy wywozie towarów masowych jest dokładnie określona w dowodzie przewozowym (konosamencie lub dowodzie ładunkowym) nazwa towaru, przy wywozie zaś przesyłek drobnych — dostarczone ajencji przez eksportera dokumenty handlowe.

3. Ajencje są obowiązane do zgłaszania towarów wywozowych tylko wówczas, gdy wymagane dla danych przesyłek zezwolenia wywozu (lub zaświadczenia o dozwolonym wywozie) zostały przez eksportera:

a) nadesłane ajencji celnej,

b) złożone w urzędzie celnym lub tam nadesłane,

c) dołączone do dowodów przewozowych.

4. Odnośnie do zgłoszenia ogólnego statku w wywozie obowiązują te same zasady, co w przywozie (patrz § 9).

§ 11. Przekazywanie bagaży i towarów celnych do oclenia w wewnętrznych urzędach celnych.

1. Towary (przesyłki) oraz nadane za dowodami przewozowymi bagaże, mogą być przekazywane do ostatecznej odprawy celnej w jednym z wewnętrznych urzędów celnych.

2. O przekazaniu nadanego do przewozu za dowodami przewozowymi bagażu decyduje adres na dowodach przewozowych do portu w którym znajduje się urząd celny, o ile posiadacz kwitu bagażowego nie zażąda oclenia bagażu w granicznym urzędzie celnym.

3. O przekazaniu towaru (przesyłki) do wewnętrznego urzędu celnego decyduje adres do portu w którym znajduje się urząd celny, o ile w dowodach przewozowych nadawca nie zamieścił notatki o ocleniu przesyłki na granicy, lub też nie zażąda listownie oclenia jej w granicznym urzędzie celnym.

4. Listy przekazowe na bagaże i towary (przesyłki), przekazywane do ostatecznej odprawy celnej w wewnętrznym urzędzie celnym, może sporządzać zastępująca w urzędzie celnym Państwową Żeglugę Śródlądową żeglugowa ajencja celna tylko wówczas, gdy przewóz odbywa się statkami Państwowej Żeglugi Śródlądowej.

5. Bagaże ręczne mogą być przekazywane do ostatecznej odprawy celnej w wewnętrznym urzędzie celnym tylko za listami konwojowymi. Tak samo bagaże rejestrowane oraz towary (przesyłki) jeżeli są przewożone innymi statkami niż określone w ust. poprzednim, mogą być przekazywane tylko za listami konwojowymi. Listów konwojowych ajencja w żadnym wypadku nie podpisuje.

6. Ajencje powinny dokładać wszelkich starań, by przy przekazywaniu bagaży i towarów stało się zadość wszelkim formalnościom, a w szczególności:

1) poszczególne sztuki bagaży i przesyłek drobnych powinny być obwiązane sznurkiem mocnym i nie sztukowanym (nie związanym);

2) na końcach sznurka powinna być zawiązana plomba celna;

3) zamknięcia oddzielnych pomieszczeń (przedziałów statku, załadowanych niezaopatrzonymi w powyższy sposób towarami (przesyłkami) celnymi, winny być zaopatrzone w plomby celne;

4) poszczególne sztuki bagażu i przesyłek drobnych lub zamknięcie całkowicie załadowanych towarami (przesyłkami) celnymi oddzielnych pomieszczeń (przedziałów) statków, powinny być oklejowe zielonymi nalepkami z napisem:
„zagraniczny towar celny". „Dostarczyć do urzędu celnego w . . . ."

5) cały personel statku musi być pouczony, że plomby celne mogą być zdjęte tylko przez pracownika celnego, dokonywującego ostatecznej odprawy celnej.

§ 12. Przekazywanie bagaży i towarów przechodzących przez obszar Państwa Polskiego (tranzyt).

1. Tranzyt zwykły bagaży i towarów zagranicznych przez polski obszar celny odbywa się według zasad, ustalonych dla przekazywania przesyłek celnych.

2. Tranzyt uprzywilejowany odbywa się w sposób ustalony specjalnymi postanowieniami umów międzypaństwowych.

3. Za uszkodzenie zamknięć celnych nałożonych na przesyłki tranzytowe, jak również za ewentualne braki bagaży i towarów tranzytowych, Państwowa Żegluga Śródlądowa jest odpowiedzialna przed władzami celnymi tak samo, jak za przesyłki celne, przekazane do oclenia w wewnętrznych urzędach celnych.

§ 13. Rewizja celna.

1. Rewizji celnej bagaży i towarów (przesyłek) dokonują urzędy celne przy uskutecznianiu odprawy celnej ostatecznej (warunkowej) w przywozie lub wywozie.

2. Rewizji celnej mogą ulec również towary (przesyłki) przekazowe lub tranzytowe zarówno w urzędzie celnym wejściowym jak i wyjściowym.

3. Rewizja celna w przywozie odbywa si ęw granicznym lub wewnętrznym urzędzie celnym, zależnie od tego, gdzie jest dokonywana odprawa celna. Rewizja celna w wywozie może być wykonywana nie tylko w urzędzie celnym granicznym, lecz także i w urzędzie celnym wewnętrznym przed załadowaniem towaru na statek.

4. Rewizja celna polega na ustalaniu ilości sztuk, rodzaju towaru, wagi brutto i netto i może być wykonana w całości lub w części, zależnie od uznania pracownika celnego, dokonywującego ostatecznej odprawy. Przesyłki drobne rewiduje się w pełnym wymiarze.

5. Przy rewizji towarów (przesyłek) zagranicznych, zgłoszonych do odprawy celnej przez ajencję celną, deklarant celny winien być obecny. Przy rewizji towarów masowych nie opłacających cła, lub opłacających cło niskie, deklarant celny może zrzec się obecności przy rewizji. Przy sprawdzaniu zawartości przesyłek przekazowych lub tranzytowych winien być obecny deklarant celny lub inny upoważniony pracownik ajencji.

6. Obowiązkiem deklaranta jest śledzić, czy rewizja odbywa się prawidłowo i starać się zapobiegać komplikacjom, mogącym spowodować niewłaściwe zastosowanie taryfy celnej. O wyniku rewizji celnej, powodującym komplikacje w normalnym biegu postępowania celnego, t.zn. wyższy niż zadeklarowano wymiar cła lub niedostateczność przedłożonych urzędowi celnemu dokumentów reglamentacyjnych, ajencja celna zawiadamia natychmiast nadawcę przesyłki względnie upoważnionego przez nadawcę odbiorcę i żąda wskazówek co do dalszego postępowania.

§ 14. Opłacanie należności celnych.

1. Ajencja celna może opłacić cło tylko po upewnieniu się, że:

1) została zastosowana właściwa dla zrewidowanego towaru taryfa celna;

2) w obliczeniach rachunkowych nie ma omyłek;

3) ze strony proceduralnej nie ma przeszkód.

2. Oprócz cła ajencja celna opłaca również inne opłaty:

1) opłatę manipulacyjną celną;

2) akcydencję (przy ogólnym — nie szczegółowym zgłoszeniu towaru);

3) opłaty monopolowe, akcyzowe i inne skarbowe.

3. W przypadkach wątpliwych, t.j. gdy zdaniem ajencji urząd celny mylnie zastosował taryfę celną, ajencja postępuje w myśl § 42 ust. 5 i 6 przepisów wykonawczych do prawa celnego i zawiadamia o tym stronę, która ma opłacić należności celne. Dalsze postępowanie ajencji jest uzależnione od decyzji strony.

4. Jeżeli ogólna suma cła i innych należności celnych przewyższa wartość towaru — ajencja wstrzymuje oclenie przesyłki do chwili ostatecznego rozstrzygnięcia sprawy przez Ministerstwo Skarbu (Departament Ceł). Należności celnych przewyższających wartość towaru nie wolno płacić, chyba na wyraźne żądanie powiadomionego o tym odbiorcy przesyłki i nie inaczej, jak po otrzymaniu od niego gotówki w odpowiedniej wysokości.

5. Ajencje celne pokrywają należności celne zobowiązaniami.

§ 15. Reklamacje celne.

1. W przypadkach niewłaściwego zastosowania przez urząd celny taryfy celnej, ajencja, po wyczerpaniu środków przewidzianych w § 42 ust. 6 przepisów wykonawczych do prawa celnego, wnosi za pośrednictwem urzędu celnego do Ministerstwa Skarbu (Departament Ceł) zależnie, w którym powinna dokładnie wykazać niewłaściwość orzeczenia urzędu celnego i przytoczyć swój wniosek odnośnie do określenia rodzaju, jakości i przeznaczenia towaru oraz zastosowania taryfy celnej.

2. Do dostarczenia ajencji celnej motywów do sformułowania zażalenia jest obowiązana strona, która ma pokryć należności celne.

3. Do zażalenia należy dołączyć zaświadczone względnie zamknięte i zapieczętowane przez urząd celny próbki towaru.

§ 16. Niedobory celne.

1. Ajencje są obowiązane do przedsiębrania wszelkich starań i środków celem wyegzekwowania i uregulowania niedoborów celnych.

2. O pokrycie niedoborów celnych należy zwracać się pisemnie do strony, która opłaciła cło i inne należności celne.

3. W razie odmowy ajencja przedkłada sprawę Dyrekcji Państwowej Żeglugi Śródlądowej.

§ 17. Formalności podatkowe, akcyzowe, sanitarne i weterynaryjne.

Wszelkiego rodzaju formalności podatkowe, akcyzowe, sanitarne i weterynaryjne oraz inne, wymagane odnośnymi przepisami przy przywozie, wywozie lub tranzycie, załatwia ajencja według odpowiednich przepisów.

§ 18. Statystyka celna.

Na ajencjach ciąży obowiązek zgłaszania towarów do celów statystyki celnej. Dokładne wskazówki odnośnie do wykonania tego obowiązku są zamieszczone w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 11 kwietnia 1930 r. (Dz. U. R. P. Nr 40, poz. 350) oraz z 1934 Nr 13, poz. 100).

§ 19. Czynności ekspedycyjne.

1. Do zakresu czynności ajencji należą czynności komisowo - ekspedycyjne, a mianowicie:

1) przeekspediowywanie przesyłek, przybywających loco bądź to pod adresem ajencji, bądź to pod adresem innych odbiorców, którzy upoważniają ajencję do wykupienia i przeekspediowania przesyłek. Odnośnie do przesyłek nadchodzących pod adresem ajencji, zleceń udziela nadawca;

2) inkasowanie należności na rzecz nadawcy lub odbiorcy, którzy udzielają ajencji zleceń o przeekspediowaniu lub wydaniu przesyłek.

2. Ajencje są uprawnione do nadawania na kolej towarów (przesyłek) przybyłych w komunikacji wodnej lub w kierunku odwrotnym.

§ 20. Rachunki ajencji i ich likwidacja.

1. Na każdą załatwioną przesyłkę w przywozie ajencja sporządza osobny rachunek, zwany „primanotą". W wywozie ajencja sporządza primanotę tylko na przesyłki opłacające cło lub obciążone innymi specjalnymi należnościami, jak np. wydatki gotówkowe, diety za delegacje deklarantów celnych itp.

2. Primanota może obejmować kilka jednorodnych przesyłek, nadanych przez jednego i tego samego nadawcę i przeznaczonych (adresowanych) dla jednego i tego samego odbiorcy.

3. O zasadach, jakie należy stosować przy sporządzaniu primanoty, stanowią przepisy rachunkowe.

4. Primanota stanowi podstawę do sporządzenia rachunku dla klienta, jak również do likwidacji i właściwego zarachowania należności i wydatków ajencji.

§ 21. Dokumenty rachunkowe.

1. Wszelkie dokumenty, usprawiedliwiające poszczególne pozycje rachunkowe, ajencje przesyłają temu, kto ponosi koszta odprawy celnej i przeekspediowania.

2. W przypadkach, gdy wydatki i należności ajencji są przekazywane w dowodach przewozowych na odbiorcę, rachunek ajencji może być załączony do tych dowodów, o czym należy w dowodach uczynić odpowiednią notatkę.

§ 22. **Przepisy rachunkowe.**

Ścisłe wskazówki dotyczące zarachowania należności i wydatków ajencji, uskuteczniania wpłat, przechowywania i przekazywania gotówki, udzielania kredytu oraz manipulacji kasowo - rachunkowych, określają specjalne przepisy rachunkowe.

§ 23. **Opłaty na rzecz ajencji celnych.**

1. Za załatwienie formalności celnych i innych oraz czynności ekspedycyjnych, ajencje pobierają swoje należności (komisowe), należności za roboty fizyczne i za składowe oraz należności na rzecz portu według specjalnej taryfy.

2. Oprócz tych należności ajencje pobierają wyłożone urzędowi celnemu cło i wszelkie opłaty manipulacyjne i inne, a w razie przewozu w komunikacji kolejowo-rzecznej i należności kolei — w wysokości rzeczywistych wydatków.

§ 24. **Korespondencja handlowa.**

1. Ajencje są obowiązane do informowania nadawców względnie odbiorców towarów (przesyłek) clonych przez ajencje lub zatrzymanych przez urząd celny w sprawach określonych w § 4 ust. 4 niniejszych przepisów oraz w innych sprawach wyłaniających się w związku z odprawą celną, przeekspediowaniem, magazynowaniem, czynnościami ładunkowymi itp.

2. Sposób załatwiania korespondencji powinien odpowiadać zwyczajom handlowym.

3. Pisma klientów, zwłaszcza zawierające ich zlecenia odnośnie do odpraw celnych i przeekspediowania towarów (przesyłek), powinny ajencje przechowywać w porządku przyjętym w przedsiębiorstwach handlowych, tak, żeby ajencja w każdej chwili mogła udowodnić zgodność swego postępowania ze zleceniem klienta.

§ 25. **Przelew uprawnień reklamacyjnych.**

1. Ajencje, jako odbiorcy nadawanych pod ich adresem przesyłek, nie korzystają z przysługującego odbiorcy uprawnienia do bezpośredniego wnoszenia reklamacji w sprawach podlegających decyzji Dyrekcji Państwowej Żeglugi Śródlądowej. Natomiast są one obowiązane w każdym przypadku przekazać list przewozowy swemu zleceniodawcy.

2. W przeciwieństwie do powyższego, ajencje są uprawnione do bezpośredniego wnoszenia reklamacji do Ministerstwa Skarbu w sprawach dotyczących niewłaściwego zastosowania taryfy celnej lub mylnego wymiaru innych należności celnych do zgłoszonego przez ajencję do oclenia towaru (przesyłki).

§ 26. **Administracja na terenach żeglugowo-celnych.**

1. Magazyny, rampy i place, stanowiące teren żeglugowo - celny, pozostają pod zarządem Państwowej Żeglugi Śródlądowej i pod kontrolą władz celnych.

2. Czynności nadzorczo - administracyjne i gospodarcze w magazynach i na terenach żeglugowo - celnych sprawują ajencje.

§ 27. **Magazyny żeglugowo - celne**

1. Magazyny żeglugowo - celne pozostają pod wspólnym zamknięciem ajencji (kłódki lub zamki) i urzędu celnego (plomby).

2. Towary celne, nie wyładowane ze statku do magazynów, pozostają do chwili wyładunku pod zamknięciem celnym.

§ 28. **Roboty fizyczne.**

1. Do wykonania robót fizycznych w magazynach i na terenach żeglugowo - celnych oraz do robót ładunkowych dokonywanych na tych terenach, ajencje utrzymują drużyny robotnicze.

2. Do wykonywania robót fizycznych przy rewizji celnej towarów, t.j. do rozpakowywania, sprawdzania zawartości, segregowania i podawania towarów na wagę oraz do powrotnego zapakowania towarów i naprawy opakowania, ajencje powinny utrzymywać robotników odpowiednio wykwalifikowanych.

3. Drużyny robotnicze przy ajencjach celnych powinny być wyposażone w przybory i narzędzia niezbędne do wykonywania robót fizycznych, rewizyjnych i ładunkowych, a także do naprawy opakowania.

§ 29. **Ochrona towarów i magazynów żeglugowo - celnych.**

Ochrona towarów i magazynów żeglugowo - celnych należy do ajencji, za którą wobec władz celnych jest odpowiedzialna Państwowa Żegluga Śródlądowa.

§ 30. **Zmiany i uzupełnienia.**

Wszystkie zmiany i uzupełnienia niniejszych przepisów przeprowadza Ministerstwo Komunikacji w porozumieniu z Ministerstwem Skarbu.

DZIAŁ HYDROLOGICZNO - METEOROLOGICZNY.

78

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 22 marca 1950 r. w sprawie usamodzielnienia oddziałów Państwowego Instytutu Hydrologiczno - Meteorologicznego.

Na podstawie art. 12 dekretu z dnia 5 lutego 1946 r. o utworzeniu Państwowego Instytutu Hydrologiczno - Meteorologicznego (Dz. U. R. P. Nr 6, poz. 55) oraz §§ 3 i 10 statutu organizacyjnego Państwowego Instytutu Hydrologiczno - Meteorologicznego (Mon. Pol. z 1947 r. Nr 87, poz. 598), zmienionego uchwałą Rady Ministrów z dnia 20 stycznia 1950 r. (Mon. Pol. Nr A-14, poz. 147) zarządzam:

§ 1. Wyłącza się oddziały Państwowego Instytutu Hydrologiczno - Meteorologicznego z urzędów wojewódzkich i podporządkowuje się bezpośrednio Państwowemu Instytutowi Hydrologiczno - Meteorologicznemu (PIHM).

§ 2. W związku z postanowieniem § 1 wprowadza się następujące zmiany:

1) w zarządzeniu Ministra Komunikacji z dnia 22 października 1947 r. w sprawie utworzenia oddziałów Państwowego Instytutu Hydrologiczno - Meteorologicznego (Dz. Urz. M. K. Nr 10, poz. 207):

a) § 1 otrzymuje brzmienie: „Tworzy się Oddziały Państwowego Instytutu Hydrologiczno - Meteorologicznego w Warszawie, Krakowie, Katowicach, Wrocławiu, Poznaniu, Gdańsku i Białymstoku";

b) § 2 otrzymuje brzmienie: „Oddziały PIHM podlegają Państwowemu Instytutowi Hydrologiczno - Meteorologicznemu w Warszawie";

2) w regulaminie oddziałów Państwowego Instytutu Hydrologiczno - Meteorologicznego (Dz. Urz. M. K. z 1948 r. Nr 18, poz. 353):

a) § 1 otrzymuje brzmienie: „Oddziały Państwowego Instytutu Hydrologiczno - Meteorologicznego w skróceniu zwane dalej „oddziałami" są terenowymi jednostkami organizacyjnymi podległymi bezpośrednio Państwowemu Instytutowi Hydrologiczno - Meteorologicznemu w Warszawie",

b) w § 2 ust. 2 otrzymuje brzmienie: „Kierownicy oddziałów podlegają dyrektorowi PIHM, polecenia służbowe otrzymują jednak również od właściwych komórek PIHM.",

c) § 4 otrzymuje brzmienie: „Kierownicy oddziałów są odpowiedzialni przed dyrektorem PIHM za swoją działalność służbową i za całość działalności podległych im oddziałów oraz stacji doświadczalnych i obserwacyjnych";

d) skreśla się § 5, a w związku z tym § 6 otrzymuje kolejną numerację 5.

§ 3. Zarządzenie obowiązuje od dnia 1 kwietnia 1950 r.

Nr OU.02/3/50.

MINISTER (—) **Inż. J. Rabanowski.**

TYTUŁY AKTÓW PRAWODAWCZYCH. ogłoszonych w Dzienniku Ustaw R. P. i w Monitorze Polskim, dotyczących lub interesujących dział komunikacji.

79

Ustawa z dnia 4 lutego 1950 r. o Państwowej Radzie Telekomunikacyjnej.

(p. Dz. U. R. P. Nr 7, poz. 63).

80

Rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 30 listopada 1949 r. w sprawie zasad powoływania fachowych pracowników na stanowiska w społecznych zakładach służby zdrowia.

(p. Dz. U. R. P. Nr 7, poz. 69).

81

Zarządzenie Ministrów: Komunikacji i Handlu Wewnętrznego z dnia 23 stycznia 1950 r. w sprawie udzielania zamówień na usługi przewozowe.

(p. Monitor Polski Nr A—24, poz. 250).

82

Zarządzenie Przewodniczącego Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego z dnia 13 lutego 1950 r. w sprawie nadania statutu Kolegium Rzeczników Patentowych.

(p. Monitor Polski Nr A—25, poz. 264).

83

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 24 lutego 1950 r. o nadaniu statutu przedsiębiorstwu państwowemu pod nazwą: „Kolejowe Zagłady Gastronomiczne".

(p. Monitor Polski Nr A—25, poz. 271).

84

Okólnik Nr 7 Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 lutego 1950 r. w sprawie akcji socjalnej dla pracowników państwowych i samorządowych.

(p. Monitor Polski Nr A—26, poz. 279).

85

Uchwała Rady Ministrów z dnia 20 stycznia 1950 r. w sprawie praw i obowiązków głównych (starszych) księgowych przedsiębiorstw i zakładów uspołecznionych.

(p. Monitor Polski Nr A—26, poz. 280).

86

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 22 lutego 1950 r. o uzupełnieniu wykazu wyodrębionych przedsiębiorstw państwowych nadzorowanych przez „Centralny Zarząd Przedsiębiorstw Robót Komunikacyjnych".

(p. Monitor Polski Nr A—26, poz. 283).

SPROSTOWANIE.

W Instrukcji o zabezpieczeniu tajemnicy państwowej i służbowej w resorcie komunikacji (Dz. Urz. M. K. z 1950 r. Nr 1, poz. 1), w § 17 ust. 1 (ostatnie zdanie), zamiast wyrazu „jedynie" ma być „prócz numeru pisma".

Nr OU.9/16/50.

Wydawnictwo Ministerstwa Komunikacji w Warszawie, ul. Chałubińskiego nr 4 Telef. wewn.: Redakcji 316, Administracji 337.

Warunki prenumeraty: kwartalnie 300 zł, półrocznie 500 zł, rocznie 800 zł. Pojedyńcze egzempl. w cenie a 60 zł do nabycia w Administracji Wydawnictw i Składnicach taryfowych DOKP.

Druk Zakł. Graf. PKP w Warszawie. Nakład 10.500 — Zamówienie Nr 185, **przyjęto** 24.III.50, wykonano 4.IV.50. B-106312.